numer 8 (55) - sierpień 2012

i@ztm

miesięcznik Zarządu Transportu Miejskiego



moda na veturilo



WYDAWCA

Zarząd Transportu Miejskiego
m. st. Warszawy
Redaguje zespół prasowy
Redaktor prowadząca:
Magdalena Potocka
ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa
Infolinia 24h: (22) 194 84
info@ztm.waw.pl

Nakład: 6 098
Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)
Archiwalne numery: issuu.com/ztm.warszawa

Napisz do nas:
iZTM@ztm.waw.pl



DRODZY CZYTELNICY

Mamy wreszcie w stolicy system bezobsługowych wypożyczalni rowerów.

W centrum Warszawy, na Ursynowie i na Bielanach pojawiło się 55 stacji, w których można wypożyczyć 1000 rowerów. W ciągu pierwszych godzin po uruchomieniu okazało się, że Veturilo było „strzałem w dziesiątkę". Tak więc Veturilo to nasz „temat numeru".

Pierwszym miastem w Europie, które uruchomiło podobny system był Paryż. I tam jest najwięcej „publicznych" rowerów – 20 tysięcy. W Warszawie będzie ich w przyszłym roku ponad 2100, ale „dwukrotnie więcej niż w Wiedniu, który jest miastem o porównywalnej wielkości i niemal 20 razy więcej niż w Rydze" – mówiła podczas inauguracji prezydent Warszawy.

Zapowiedziała, że wkrótce przybędzie ścieżek rowerowych, obecnie jest ich w stolicy 312 km.

Cieszymy się, że wyprzedziliśmy Budapeszt i dołączyliśmy do Wrocławia i Poznania. Jesteśmy dumni, że to największy system uruchomiony w Polsce. I zgadzamy się z Łukaszem Puchalskim, odpowiedzialnym w ZTM-ie za uruchomienie systemu, że „rowerowa Warszawa to lepsza Warszawa".

Zatem po lekturze iZTM zapraszamy na przejażdżkę Veturilo!

801 044 484 – NOWY NUMER INFOLINII ZTM



Od 16 lipca 2012 roku szczegółowe informacje na temat rozkładów jazdy, tras i połączeń komunikacyjnych, zmian w kursowaniu pojazdów komunikacji miejskiej, cen biletów oraz obowiązujących ulg można uzyskać pod nowym numerem Infolinii Zarządu Transportu Miejskiego – 801 044 484.

Nowy numer Infolinii ZTM obowiązuje od 16 lipca br. Można się z nim połączyć zarówno z telefonu stacjonarnego, jak i komórkowego. Koszt połączenia jest zgodny z taryfą operatora. Dotychczasowy numer Infolinii – 22 194 84 będzie obowiązywał (jednocześnie z nowym) do końca 2012 roku. Oznacza to, że osoby dzwoniące zarówno pod numer 801 044 484, jak i pod 22 194 84, uzyskają połączenie z portalem głosowym lub konsultantem ZTM.

Zarząd Transportu Miejskiego przygotował kampanię informacyjną o wprowadzeniu nowego numeru Infolinii. Do końca lipca, w pojazdach komunikacji miejskiej, na monitorach LCD były emitowane spoty informujące o zmianie numeru oraz zachęcające do korzystania z nowego numeru. Plakaty – prezentujące nowy numer **801 044 484** – pojawiły się w sierpniu w autobusach, tramwajach, pociągach SKM i gablotach, umieszczonych przed wejściami na stacje metra. Z myślą o osobach dzwoniących po 16 lipca pod stary numer Infolinii przygotowano komunikat głosowy o zmianie numeru. W grudniu, kilkanaście dni przed wyłączeniem starego numeru, na antenie telewizji TVP Warszawa zostaną wyemitowane spoty informacyjne.

DO CENTRUM NAJSZYBCIEJ Z PRZESIADKĄ

Budowa metra na Pradze, w okolicach pl. Wileńskiego wkroczyła w kolejną fazę. Z tego powodu konieczne było zamknięcie fragmentu głównej praskiej arterii, al. Solidarności. Od 22 lipca część linii autobusowych kursuje trasami objazdowymi, a trasy pozostałych zostały skrócone. Podróż z Marek, Radzymina lub Targówka wiąże się z dodatkową przesiadką.



Zarząd Transportu Miejskiego, żeby uniknąć komunikacyjnego paraliżu na objazdach (ze względu na ograniczoną przepustowość praskich skrzyżowań – ul. Jagiellońskiej i ul. Ratuszowej, al. Solidarności i ul. Jagiellońskiej) zdecydował się na dość radykalne rozwiązania - autobusy kursujące ciągiem ul. Radzymińskiej (m.in. linie 120, 160, 169, 512, 718, 738, 805) zaczynają i kończą trasy po wschodniej stronie placu budowy, a autobusy kursujące mostem Śląsko-Dąbrowskim - po zachodniej (linia 190). Żeby pojechać dalej, trzeba się przesiąść pomiędzy tymi liniami, przechodząc przez przejście dla pieszych, znajdujące się na terenie budowy stacji metra. Pomimo przesiadki taki sposób podróżowania jest najmniej czasochłonny, gdyż nie wymaga korzystania z długiego objazdu placu budowy.

ZTM utrzymał bezpośrednie połączenia z Targówka i ciągu ul. Radzymińskiej z pl. Bankowym (linia Z60), jednak podróż długą trasą objazdową, omijającą plac budowy, według przewidywań trwa znacznie dłużej niż podróż krótszą trasą - z przesiadką przy budowanej stacji metra.

W przewozie pasażerów z rejonu pl. Wileńskiego najważniejsza jest komunikacja szynowa. Tramwaje linii 23 i 26 kursują ze zwiększoną częstotliwością po swoich stałych trasach.

Aby dodatkowo ograniczyć utrudnienia w ruchu, niektóre linie (np. 302, 527) zostały skierowane na trasy objazdowe z pominięciem rejonu Dworca Wileńskiego. Dlatego np. mieszkańcy zielonej Białołęki mogą się przesiąść do metra na stacji Dworzec Gdański.

SZCZEGÓŁOWE ZMIANY KOMUNIKACYJNE

TRAMWAJE

- **23 TRASA BEZ ZMIAN**
  zwiększenie częstotliwości w szczycie porannym i popołudniowym do 5 minut
- **26 TRASA BEZ ZMIAN**
  zwiększenie częstotliwości w szczycie porannym i popołudniowym do 5 minut

AUTOBUSY

- **120 ZMIANA TRASY**
OLESIN – ... – Jórskiego
– Radzymińska – al. Solidarności
– Szwedzka – Starzyńskiego - rondo Starzyńskiego – Jagiellońska – Marcinkowskiego (powrót: Kłopotowskiego) – Targowa – Kijowska – DW. WSCHODNI /KIJOWSKA/
częstotliwość bez zmian

Trasa objazdowa została dostosowana do zmienionej organizacji ruchu przy Dw. Wileńskim, linia zapewnia bezpośrednie połączenie wschodniej Białołęki i ciągu ul. Radzymińskiej z Dw. Wschodnim.

- **125 ZMIANA TRASY**
MIĘDZYLESIE – ... – Targowa – Kłopotowskiego (powrót: Okrzei) – Jagiellońska – **al. Solidarności – most Śląsko-Dąbrowski – al. Solidarności – METRO RATUSZ ARSENAŁ**
częstotliwość bez zmian

Trasa objazdowa uwzględnia postulaty pasażerów dotyczące skierowania linii 125 w rejon pl. Bankowego, dzięki temu rozwiązaniu na pętli pl. Hallera uzyskano „miejsce" dla linii 162.

- **135 ZMIANA TRASY**
DW. WILEŃSKI – al. Solidarności – Szwedzka – 11 Listopada – Namysłowska (powrót: Namysłowska – Starzyńskiego – Szwedzka) – Szymanowskiego – pl. Hallera – Jagiellońska – Marcinkowskiego (powrót: Kłopotowskiego) – ...
– PKP OLSZYNKA GROCHOWSKA
częstotliwość bez zmian

Trasa objazdowa została dostosowana do zmienionej organizacji ruchu przy Dw. Wileńskim, linia zachowała dotychczasowe bezpośrednie połączenie Nowej Pragi z Pragą Płd.

- **160 ZMIANA TRASY**
TARGÓWEK – ... Radzymińska
– al. Solidarności – **DW. WILEŃSKI**
częstotliwość bez zmian

Trasa została skrócona od strony Targówka do Dw. Wileńskiego. Na odcinku: Dw. Wileński – Metro Ratusz Arsenał linia została zastąpiona przez linię Z12, a w bezpośredniej relacji: Targówek – Dw. Centralny przez linię Z60.

- **162 ZMIANA TRASY**
PL. HALLERA – Jagiellońska – Kłopotowskiego (powrót: Okrzei) – ...
– EC SIEKIERKI
częstotliwość bez zmian

Trasa została skrócona od strony Siekierek do rejonu Dw. Wileńskiego (do pl. Hallera). Na odcinku: Dw. Wileński – Targówek linia została zastąpiona przez linię 160.

- **166 ZMIANA TRASY**
DW. WSCHODNI /KIJOWSKA/ – Kijowska – Targowa – al. Zieleniecka
– ... – KABATY-STP
częstotliwość bez zmian

Linia została wycofana z rejonu budowy i skierowana do Dw. Wschodniego.

- **169 ZMIANA TRASY**
BRÓDNO-PODGRODZIE – ... – rondo Żaba – **11 Listopada – Ratuszowa – Jagiellońska** – Okrzei (powrót: Kłopotowskiego) – ... – DW. WSCHODNI /KIJOWSKA
częstotliwość bez zmian

Linia została skierowana na trasę objazdową dostosowaną do zmienionej organizacji ruchu przy Dw. Wileńskim.

- **170 ZMIANA TRASY**
RONDO STARZYŃSIEGO – Jagiellońska – pl. Hallera – Dąbrowszczaków – **Ratuszowa – Jagiellońska**
– Okrzei (powrót: Kłopotowskiego)
– ... – ELSNERÓW
częstotliwość bez zmian

Linia została skierowana na trasę objazdową dostosowaną do zmienionej organizacji ruchu przy Dw. Wileńskim.

- **190 ZMIANA TRASY**
DW. WILEŃSKI – al. Solidarności –
... – OS. GÓRCZEWSKA
częstotliwość: 5/10/10

Trasa linii została skrócona do Dw. Wileńskiego. Na odcinku: Dw. Wileński – CH Marki linia została zastąpiona przez linię Z90.

- **302 ZMIANA TRASY**
BUKÓW – ... – rondo Starzyńskiego
– Jagiellońska – pl. Hallera **– PL. HALLERA**
częstotliwość bez zmian

Linia została wycofana z rejonu budowy i skierowana do pl. Hallera.



Akcja informacyjna dla pasażerów rozpoczęła się 16 lipca. Specjalne ogłoszenia znalazły się na przystankach oraz ogrodzeniach w okolicach planowanego zamknięcia. W środkach komunikacji miejskiej i Punktach Obsługi Pasażerów ZTM umieszczono ulotki informujące o zmianach w funkcjonowaniu komunikacji. W urzędach dzielnic, POP-ach, autobusach, tramwajach, metrze, pociągach SKM i KM pojawiły specjalne plakaty. O planowanych objazdach można się było dowiedzieć ze spotów oraz z Internetu. Szczegółowych informacji udzielali informatorzy ZTM. Pełnili dyżury w dniach 18-21 lipca (od godz. 6.00 do godz. 10.00 na przystankach przy Dworcu Wileńskim, a od godz. 15.00 do godz. 20.00 na przystankach przy stacji Ratusz Arsenał i przy kinie Femina) oraz 22-26 lipca w godzinach od 6.00 do 20.00 (na przystankach Dw. Wileński po stronie dworca kolejowego, przy cerkwi oraz przy ul. Jagiellońskiej, na przystankach autobusowych i tramwajowych Ratusz Arsenał oraz na przystankach Szwedzka i Inżynierska).

- **338 ZMIANA TRASY**
  ZAJEZDNIA UTRATA – ... – Ząbkowska – Targowa – **Kijowska – DW. WSCHODNI /KIJOWSKA**
  częstotliwość bez zmian

Linia została wycofana z rejonu budowy i skierowana do Dw. Wschodniego.

- **509 TRASA BEZ ZMIAN**
  częstotliwość bez zmian

- **512 ZMIANA TRASY**
  ZACISZE – ... Radzymińska – al. Solidarności – **DW.WILEŃSKI**
  częstotliwość bez zmian

Trasa od strony Targówka została skrócona do Dw. Wileńskiego. Na odcinku: Dw. Wileński – metro Ratusz Arsenał linia została zastąpiona przez linię Z12, a do Os. Górczewska - przez linię 190.

- **517 ZMIANA TRASY**
  TARGÓWEK – ... – Gorzykowska – **Radzymińska – Naczelnikowska – Radzymińska – Ząbkowska** – Targowa – al. Zieleniecka – ... – URSUS-NIEDŹWIADEK
  częstotliwość bez zmian

Linia została wycofana z rejonu budowy i skierowana objazdem przez ul. Ząbkowską.

- **527 ZMIANA TRASY**
  SKARBKA Z GÓR – ... – Głębocka – **Św. Wincentego – rondo Żaba – Starzyńskiego – most Gdański – Słomińskiego – droga wewnętrzna CH Arkadia – CH ARKADIA**
  częstotliwość: 8/20/20

Linia została wycofana z rejonu budowy i skierowana do stacji metra Dworzec Gdański.

- **718 ZMIANA TRASY**
  MARKI /CZARNA STRUGA/ – ... – Radzymińska – al. Solidarności – **DW. WILEŃSKI**
  częstotliwość bez zmian

Trasa od strony Marek została skrócona do Dw. Wileńskiego. Na odcinku: Dw. Wileński – metro Ratusz Arsenał linia została zastąpiona przez linię Z12.

- **738 ZMIANA TRASY**
  RADZYMIN /OS. VICTORIA/ – ... – Radzymińska – al. Solidarności – **DW. WILEŃSKI**
  częstotliwość bez zmian

Trasa od strony Radzymina została skrócona do Dw. Wileńskiego. Na odcinku: Dw. Wileński – metro Ratusz Arsenał linia została zastąpiona przez linię Z12.

- **805 ZMIANA TRASY**
  MARKI /PUSTELNIK/ – ... – Radzymińska – al. Solidarności – **DW. WILEŃSKI**
  częstotliwość bez zmian

Trasa od strony Marek została skrócona do Dw. Wileńskiego. Na odcinku: Dw. Wileński - metro Ratusz Arsenał linia została zastąpiona przez linię Z12.

- **Z12 URUCHOMIENIE LINII**
  DW. WILEŃSKI – al. Solidarności – most Śląsko-Dąbrowski – al. Solidarności – METRO RATUSZ ARSENAŁ
  częstotliwość: 2,5/10/10

Linia zastępcza, która na głównym odcinku Trasy W-Z, zastąpiła linie wycofane z tego odcinka i zapewnia dojazd do stacji metra.

- **Z60 URUCHOMIENIE LINII**
  TARGÓWEK – Trocka – Pratulińska – Handlowa – Ossowskiego – Barkocińska – Myszkowska – Gorzykowska – Radzymińska – al. Solidarności – Szwedzka – 11 Listopada – Namysłowska – Szymanowskiego (powrót: Szymanowskiego – Namysłowska – Starzyńskiego – Szwedzka) – pl. Hallera – Jagiellońska – al. Solidarności (powrót: al. Solidarności – Sierakowskiego – Okrzei – Jagiellońska) – most Śląsko-Dąbrowski – al. Solidarności – al. Jana Pawła II – DW. CENTRALNY (powrót: Emilii Plater – pl. Grzybowski – Grzybowska – al. Jana Pawła II)
  częstotliwość: 20/20/20

Linia zastępcza uruchomiona w celu utrzymania bezpośredniego połączenia osiedla Targówek i ciągu ul. Radzymińskiej z zachodnim odcinkiem al. Solidarności i Dw. Centralnym, kierowana długim objazdem placu budowy.

- **Z90 URUCHOMIENIE LINII**
  DW. WILEŃSKI – al. Solidarności – Radzymińska – Piłsudskiego – CH MARKI
  częstotliwość: 5/10/10

Linia zastępcza za linię 190 na odcinku: CH Marki – Dw. Wileński.

NOCNE LINIE AUTOBUSOWE

- **N02 ZMIANA TRASY**
  METRO MŁOCINY – ... – Radzymińska – al. Solidarności – **Szwedzka – Stalowa – Inżynierska – Ratuszowa – Jagiellońska** – Okrzei (powrót: Kłopotowskiego) – ... – GOCŁAW
  częstotliwość bez zmian

Linia została skierowana na trasę objazdową dostosowaną do zmienionej organizacji ruchu przy Dw. Wileńskim.

- **N03 TRASA BEZ ZMIAN**
  częstotliwość bez zmian

BILET PRZEZ KOMÓRKĘ – DO METRA Z WEJŚCIÓWKĄ

Przypominamy pasażerom, którzy kupili bilety korzystając z telefonu komórkowego, że aby wejść do metra muszą mieć bezpłatne wejściówki.

Do strefy biletowej metra pasażerowie mogą się dostać otwierając bramki kartonikową wejściówką wielokrotnego użytku (do pobrania bezpłatnie w Punktach Obsługi Pasażerów ZTM oraz u dyżurnych na stacji metra) lub zjeżdżając na peron windą.



PILNUJEMY, BY KLIMATYZACJA DZIAŁAŁA BEZ ZARZUTU

Ponad połowa stołecznych autobusów jest wyposażona w klimatyzację. Zarząd Transportu Miejskiego codziennie sprawdza, czy klimatyzacja jest włączona i sprawna. Sprawdzane są również zgłoszenia otrzymane od pasażerów. Tylko w lipcu przeprowadzono ponad 3 tys. kontroli – stwierdzając 717 uchybień. Przewoźnicy zapłacili prawie 2 mln zł kar.



ZASADY KONTROLI

Jak co roku, letni okres to czas wzmożonych kontroli działania klimatyzacji w pojazdach komunikacji miejskiej. Pracownicy nadzoru ruchu przeprowadzają kontrole doraźne oraz na podstawie sygnałów od pasażerów. Kontrola polega m.in. na elektronicznym pomiarze temperatury wewnątrz pojazdu i sprawdzeniu nawiewu chłodnego powietrza z „kratek" klimatyzacji. Sprawdzane jest także, czy systemy chłodzenia posiadają aktualne certyfikaty i są należycie serwisowane (m.in. wymiana filtrów, czyszczenie chłodnic i uzupełnianie tzw. czynnika chłodzącego). Kontrole są prowadzone każdego dnia, ze szczególnym nasileniem, gdy temperatura powietrza przekracza 25 stopni Celsjusza.



JAKA TEMPERATURA W ŚRODKU

Wszyscy przewoźnicy autobusowi – MZA oraz firmy Mobilis, PKS Grodzisk Mazowiecki i ITS Michalczewski zobowiązani są w umowach do utrzymania w pojazdach temperatury w przedziale 18–25 stopni Celsjusza. Powyżej 25 stopni klimatyzacja powinna włączyć się automatycznie. Przypominamy, że chłodzone pojazdy można poznać po specjalnej naklejce na drzwiach („Pojazd klimatyzowany") oraz po charakterystycznych urządzeniach zamontowanych na dachu.

„CIEPŁY GUZIK" TAKŻE LATEM

Aby klimatyzacja maksymalnie spełniała swoją rolę, kierowcy autobusów wyposażonych w system chłodzenia wnętrza mają obowiązek stosowania przez całą dobę tzw. „ciepłego guzika". Pasażerowie sami - poprzez naciśnięcie przycisku - otwierają drzwi pojazdu. Gdy na przystanku nie ma oczekujących i nikt z autobusu nie wysiada, drzwi pozostają zamknięte i do środka nie dostaje się gorące powietrze. Aby schłodzone powietrze nie wydostawało się na zewnątrz, konieczne jest także zamknięcie okien.

TRZYSTOPNIOWY SYSTEM SANKCJI

Od 6 lipca br. Zarząd Transportu Miejskiego zaostrzył kary nakładane na przewoźników za niewłączoną klimatyzację. Przewoźnik otrzymuje 20 proc. mniej środków za kurs realizowany pojazdem, w którym stwierdzono uchybienia. Po raz pierwszy dopuszczono również odsyłanie autobusów z pętli do zajezdni. Pojazd z niewłączoną/niesprawną klimatyzacją będzie traktowany jako niesprawny technicznie i nie będzie mógł wyjechać z zajezdni. W takich przypadkach przewoźnik nie otrzyma żadnych środków finansowych za niezrealizowany kurs. Dodatkowo zostanie naliczona kara finansowa za uchybienie.

NAJGORZEJ BYŁO U AJENTÓW

Najwięcej uchybień w stosunku do liczby przeprowadzonych kontroli stwierdzono u przewoźnika PKS Grodzisk Mazowiecki. W okresie 30 kwietnia - 5 lipca (czyli przed zaostrzeniem sankcji wobec przewoźników) klimatyzacja nie działała w 67,88 proc. sprawdzanych pojazdów. Nieznacznie mniej uchybień wykryto (podczas kontroli w okresie 30 kwietnia – 5 lipca)

u dwóch pozostałych ajentów. W ITS Michalczewski stwierdzono 59,17 proc. przypadków niedziałającej klimatyzacji, a w Mobilisie 53,31 proc.

PRAWIE 2 MLN ZŁ KAR

Pięciu przewoźników obsługujących warszawską komunikację miejską w pierwszym półroczu 2012 roku zapłaciło 1 829 962 zł kar z tytułu 10 kategorii uchybień, w tym niesprawnej klimatyzacji. Trzech - Mobilis, ITS Michalczewski i PKS Grodzisk Mazowiecki tylko w czerwcu zapłaciło 186 873 zł. Zarząd Transportu Miejskiego nalicza wszystkim przewoźnikom kary finansowe na podstawie zawartych umów o świadczenie usług transportowych.

PRZEWOŹNICY JUŻ WŁĄCZAJĄ KLIMATYZACJĘ

Wprowadzenie trzystopniowego systemu sankcji wobec przewoźników za niewłączoną/niesprawną klimatyzację przyniosło natychmiastowe efekty, gdyż odnotowano znaczący spadek uchybień w tym zakresie. W czerwcu, w 45 proc. pojazdów, w których sprawdzono temperaturę powietrza stwierdzono uchybienia. Przykładowo – w poniedziałek, 9 lipca (do godz. 17.00) tylko 12 proc. pojazdów miało niewłączoną lub niesprawną klimatyzację. A 31 lipca podczas 20 kontroli stwierdzono tylko jedno uchybienie.

NIE DZIAŁA, NAJLEPIEJ ZŁOŻYĆ SKARGĘ

Sygnały o nieprawidłowym funkcjonowaniu klimatyzacji w pojazdach komunikacji miejskiej pasażerowie mogą zgłaszać ZTM pod numer Infolinii 801 044 484, za pośrednictwem strony internetowej ztm.waw.pl (zakładka kontakt) lub poprzez facebook.com/ztm.warszawa. Dzięki informacjom od pasażerów szybciej można wyłapać pojazd z niesprawną klimatyzacją. Od początku przeprowadzania kontroli sprawności klimatyzacji wpłynęło ok. 1000 zgłoszeń.

Zgłoszenia zdarzeń, kiedy kierowca odmówił włączenia systemu chłodzenia wnętrza pojazdu są przekazywane właściwemu przewoźnikowi, który powinien wyjaśnić sytuację i w razie potwierdzenia się zarzutów – wyciągnąć konsekwencje wobec swojego pracownika. Jeśli informacja przekazywana jest ZTM z podaniem przez pasażera danych personalnych i adresowych, traktowana jest jako oficjalna skarga. W takim przypadku, po przesłaniu sprawy przewoźnikowi jest on zobowiązany nie tylko zweryfikować dane zdarzenie, ale także udzielić pisemnych wyjaśnień pasażerowi.

W klimatyzację wyposażonych jest ponad 900 spośród ok. 1850 autobusów, 25 pociągów SKM i ponad 120 składów tramwajowych SWING. Wyposażenie kupowanych pojazdów w klimatyzację jest wymogiem stawianym przez ZTM przewoźnikom w każdym przetargu na obsługę komunikacyjną.

AUTOBUSY POSIADAJĄCE KLIMATYZACJĘ:

- **1000-1015; Solaris Urbino 10; (MZA)**
- **1020-1039; Solbus (10M); (MZA)**
- **1100-1119; Solaris Urbino 12; (MZA)**
- **1400-1409; Solaris Urbino 12; (MZA)**
- **1500-1519; Solaris Urbino 12; (MZA)**
- **1520-1555; Solaris Urbino 12; (MZA)**
- **1800-1869; Solaris Urbino 12; (MZA)**
- **3382-3384; MAN NG313 Lion's City; (MZA)**
- **3400-3469; MAN LION'S CITY G; (MZA)**
- **8201-8240; Solaris Urbino 18; (MZA)**
- **8300-8399; Solaris Urbino 18; (MZA)**
- **8401-8440; Solaris Urbino 18; (MZA)**
- **8501-8579; Solaris Urbino 18; (MZA)**
- **8800-8899; Solaris Urbino 18; (MZA)**
- **A001-A031; Solaris Urbino 12; (MOBILIS)**
- **A060-A082; Solaris Urbino 8.6; (MOBILIS)**
- **A101-A153; Solaris Urbino 12; (MOBILIS)**
- **A160-A192; Jelcz Libero; (MOBILIS)**
- **A199; Jelcz Libero; (MOBILIS)**
- **A201-A255; MAN Lion's City G; (ITS Michalczewski)**
- **A360-A380; Autosan Solina; (MOBILIS)**
- **A501-A609; Scania CN270UB; (PKS GRODZISK)**
- **A701 – A754; Solaris Urbino 18; (MOBILIS)**

TRAMWAJE POSIADAJĄCE KLIMATYZACJE:

- **3101-3115; PESA 120N**
- **3116-3226; SWING 120Na**

AUTOBUSY NISKOPODŁOGOWE BEZ KLIMATYZACJI:

- **1301-1315; MAN NM223.3; (MZA)**
- **3301-3381; MAN NG313; (MZA)**
- **3901-3917; MAN NG313; (MZA)**
- **4630-4634; Jelcz M121M; (MZA)**
- **4700-4799; Jelcz M121M; (MZA)**
- **4800-4899; Jelcz M121M; (MZA)**
- **4900-4953; Jelcz M121I; (MZA)**
- **6710-6778; Neoplan 4020; (MZA)**
- **6810-6883; Neoplan 4020; (MZA)**
- **6910-6977; Neoplan 4020td; (MZA)**
- **7760-7790; Jelcz M181M; (MZA)**
- **7860-7891; Jelcz M181M; (MZA)**
- **7900-7992; Jelcz M181M; (MZA)**
- **8001-8046; Solaris Urbino 15; (MZA)**
- **8100-8199; Solaris Urbino 18; (MZA)**
- **8606-8634; Solaris Urbino 15; (MZA)**
- **8701-8773; Solaris Urbino 15; (MZA)**
- **8901-8921; Solaris Urbino 15; (MZA)**
- **A301-A353; Solaris Urbino 10; (MOBILIS)**
- **A401-A455; MAN NL223; (ITS MICHALCZEWSKI)**
- **A696-A699; Berkhof Ambassador; (Europa Express City)**

AUTOBUSY WYSOKOPODŁOGOWE NIE POSIADAJĄ KLIMATYZACJI.

PRAWIE 90 TYSIĘCY OSÓB SKORZYSTAŁO Z WLT



Lato w pełni, a turystów w Warszawie coraz więcej. Do 31 lipca z Warszawskich Linii Turystycznych skorzystało 86 953 osoby. Najwięcej (72 566 osób) przeprawiało się promami a 2 469 chętnych popłynęło nad Zalew Zegrzyński. Rekordowe zainteresowanie sprawiło, że biletów na rejsy „Zefira" do Serocka już nie ma. Warto jednak skorzystać z pozostałych atrakcji – można przejechać się konnym omnibusem, przepłynąć tramwajem wodnym lub przeprawić promem na drugi brzeg Wisły. Serdecznie zapraszamy.

KONNY OMNIBUS

Jak podróżowali nasi przodkowie? Warto przejechać się konnym omnibusem po Starówce. Przejażdżka trwa około godziny. Zabytkowy pojazd kursuje od wtorku do piątku – pięć razy dziennie, a w weekendy – sześć razy dziennie.

Przejażdżka to doskonała okazja, by zobaczyć zabytki Starego Miasta, a przy okazji poznać, jak podróżowali nasi przodkowie. Konny omnibus (obsługiwany przez warszawską firmę „Stangret") jeździ na trasie pl. Zamkowy – Podwale – Freta – Rynek Nowego Miasta – Freta – Świętojerska – pl. Krasińskich – Miodowa - Senatorska - Wierzbowa – Moliera – Senatorska – pl. Zamkowy. Zatrzymuje się na przystankach: ul. Podwale przy pl. Zamkowym, ul. Nowomiejska przy ul. Mostowej (Barbakan), ul. Freta (Rynek Nowego Miasta), pl. Krasińskich (przystanek autobusowy 01), ul. Kapitulna (przystanek autobusowy 01), pl. Piłsudskiego (przystanek autobusowy 02).



Omnibus (zabierający 12 pasażerów) kursuje od 6 lipca do 31 sierpnia. Od wtorku do piątku - pięć razy dziennie (o godz. 12.00, 13.00, 16.00, 17.00 i 18.00), a w soboty i niedziele – sześć razy dziennie (o godz. 11.00, 12.00, 13.00, 16.00, 17.00 i 18.00). Bilety można nabyć u obsługi, przed rozpoczęciem kursu.

TRAMWAJ WODNY

Z pokładu tramwaju wodnego „Wars" można podziwiać niezwykłą panoramę stolicy. Statek wypływa z Podzamcza, zatrzymuje się na przystankach przy moście Poniatowskiego i na Cyplu Czerniakowskim, płynie do Grubej Kaśki i wraca na Podzamcze. Statek pływa codziennie – trzy razy w dni powszednie i cztery razy dziennie w weekendy i dni świąteczne.

REJS NAD ZALEW ZEGRZYŃSKI

Statek „Zefir" wypływa o godz. 9 rano z przystani Podzamcze, pokonuje śluzę Kanału Żerańskiego i w samo południe przybija do Serocka. Tam pasażerowie mają około dwóch godzin na zwiedzanie miasteczka lub wypoczynek. Około godziny 18.00 „Zefir" przypływa z powrotem do stolicy. „Zefir" pływa jedynie w weekendy (dodatkowy kurs 15 sierpnia).

Biletów na kolejne rejsy „Zefira" już nie ma. Warto jednak – bezpośrednio przed rejsem – dowiedzieć się o zwroty. I oczywiście, zaplanować tę wycieczkę w przyszłym roku.

PROMY PRZEZ WISŁĘ

Brzegi Wisły łączą cztery przeprawy promowe, dzięki którym w ciągu kilku minut można się przedostać na drugą stronę Wisły. Każdy z promów zabiera na pokład 12 osób i jest wyposażony w 12 miejsc dla rowerów. Promy łączące Cypel Czerniakowski i Saską Kępę, most Poniatowskiego i Stadion Narodowy oraz Podzamcze i ZOO w soboty, niedziele i święta kursują 30 razy dziennie, a w dni powszednie – 14 razy. Prom z Nowodworów do Łomianek wykonuje 24 rejsy w soboty, niedziele i święta oraz 7 rejsów w dni robocze.

DOCELOWO NA ULICACH MIASTA BĘDZIE USTAWIONYCH 127 STACJI I BĘDZIE MOŻNA WYPOŻYCZYĆ 2,1 TYS. ROWERÓW. BĘDZIE ICH DWA RAZY WIĘCEJ NIŻ W WIEDNIU.

HANNA GRONKIEWICZ-WALTZ



Z TYCH ROWERÓW BĘDĄ MOGŁY KORZYSTAĆ OSOBY, KTÓRE DOJEŻDŻAJĄ DO PRACY, ALE TAKŻE TURYŚCI. ROWER DAJE WIĘCEJ SWOBODY W PORUSZANIU SIĘ, JEST SZYBSZY OD TRANSPORTU MIEJSKIEGO.

RYSZARD SZURKOWSKI

veturilo



POKRĘĆ Z VETURILO

OD 1 SIERPNIA 2012 ROKU W STOLICY MOŻNA JUŻ KORZYSTAĆ Z VETURILO – SYSTEMU BEZOBSŁUGOWYCH WYPOŻYCZALNI ROWERÓW. NA ULICACH W CENTRUM WARSZAWY, NA URSYNOWIE I NA BIELANACH POJAWIŁO SIĘ 55 STACJI, W KTÓRYCH DOSTĘPNYCH JEST 1000 ROWERÓW. URUCHOMIENIE OKAZAŁO SIĘ „STRZAŁEM W DZIESIĄTKĘ". W SYSTEMIE ZAREJESTROWAŁO SIĘ JUŻ PONAD 13,5 TYS. OSÓB, A DO 6 SIERPNIA ROWERY BYŁY WYPOŻYCZANE PONAD 14 TYS. RAZY.

System Veturilo jest zachętą do korzystania z tego zdrowego i ekologicznego środka transportu w codziennych podróżach do pracy i szkoły. Będzie wprowadzany w dwóch etapach. W pierwszym pojawiło się 55 wypożyczalni: 31 w centrum miasta, 13 na Ursynowie i 11 na Bielanach. Do 15 sierpnia uruchomione zostaną również dwie wypożyczalnie w Wilanowie (na 24 rowery).

Kolejne 70 stacji zostanie uruchomionych w marcu przyszłego roku. Dodatkowe stojaki pojawią się wtedy w centrum miasta oraz na Pradze. Łącznie, od 2013 roku, na terenie Warszawy będzie działało co najmniej 127 stacji rowerowych, w których dostępne będą 2124 rowery.

Operatorem systemu - do listopada 2016 roku - jest konsorcjum złożone z firm: Nextbike Polska Sp. z o.o., Nextbike GmbH i Mifa Mitteldeutsche Fahrradwerke AG.

NAJPIERW REJESTRACJA

Korzystanie z systemu Veturilo jest bardzo proste, podobnie jak jazda rowerem. Każda ze stacji, składająca się z jednego lub kilku stojaków została wyposażona w panel z klawiaturą, czytnikiem i wyświetlaczem. Za jego pomocą można wypożyczyć i zwrócić rower oraz zarejestrować się w systemie. Wszyst-

ROWER PUBLICZNY W EUROPEJSKICH METROPOLIACH I INNYCH MIASTACH W POLSCE

Paryż	20 000 rowerów
Londyn	6 000 rowerów
Barcelona	6 000 rowerów
Wiedeń	1 200 rowerów
Ryga	140 rowerów
Wrocław	300 rowerów
Poznań	80 rowerów

Budapeszt – planowane uruchomienie systemu w 2013 roku

kie instrukcje są dostępne w czterech wersjach językowych (polskiej, angielskiej, niemieckiej i rosyjskiej).

Najpierw należy wejść na stronę systemu – **www.veturilo.waw.pl**, podać wszystkie wymagane dane – w tym numer telefonu i 6-cyfrowy PIN, zaakceptować regulamin oraz wpłacić niewielką opłatę początkową (10 zł). Po otrzymaniu potwierdzenia na wskazany adres e-mail – można już korzystać z systemu.

System rozpoznaje klienta po numerze telefonu i kodzie PIN. Rower można również wypożyczyć za pomocą osobistej Warszawskiej Karty Miejskiej lub elektronicznej legitymacji studenckiej. Trzeba ją jednak zarejestrować w systemie – przy pierwszym lub kolejnym wypożyczeniu, przykładając kartę do czytnika po podaniu numeru telefonu komórkowego oraz PIN.

JAK WYPOŻYCZYĆ I ODDAĆ ROWER

Żeby wypożyczyć rower należy nacisnąć przycisk „WYPOŻYCZ" i postępować zgodnie z instrukcjami prezentowanymi na wyświetlaczu lub skorzystać z pomocy Infolinii (22 382 13 12). Po wykonaniu wszystkich czynności rower zostanie automatycznie zwolniony z elektrozamka. Dodatkowo, rower przypięty linką należy odblokować za pomocą otrzymanego 4-cyfrowego kodu do zamka szyfrowego.

Podobnie postępujemy przy zwrocie roweru. Wstawiamy pojazd do stojaka, przyciskamy „ZWROT" i postępujemy zgodnie z poleceniami wyświetlanymi na ekranie. Jeśli w naszym stojaku nie ma już miejsca – przypinamy rower linką (za pomocą 4-cyfrowego kodu) do ucha dowolnego stojaka lub innego roweru i wciskamy przycisk zwrotu.

PIERWSZYCH 20 MINUT GRATIS!

Pierwsze 20 minut jazdy na rowerze jest bezpłatne. Za czas wypożyczenia od 21 minut do godziny zapłacimy złotówkę. Druga godzina kosztuje 3 zł, trzecia – 5 zł, a każda następna – 7 zł.

JESTEŚMY KOMPATYBILNI

System Veturilo jest kompatybilny z systemem Bemowo Bike uruchomionym przez Urząd Dzielnicy Bemowo. Dzięki temu użytkownicy Veturilo mogą także korzystać z 11 wypożyczalni działających na terenie dzielnicy (zlokalizowanych m.in. przy ratuszu oraz na pętlach: Stare Bemowo, Nowe Bemowo i przy ul. Połczyńskiej). A użytkownicy Bemowo Bike mogą korzystać z wypożyczalni Veturilo, bez konieczności dodatkowej rejestracji w tym systemie (wystarczy zaakceptowanie dodatkowego regulaminu).



Od 1 sierpnia br. można zostać posiadaczem specjalnej Warszawskiej Karty Miejskiej, wydanej z okazji uruchomienia Veturilo. Unikatowy wzór będzie dostępny przez cały sezon rowerowy - do końca listopada. Na spersonalizowanej Warszawskiej Karty Miejskiej umieszczono logo systemu wypożyczalni oraz sylwetkę rowerzysty znajdującą się na tle Zamku Królewskiego. WKM-ka jest dostępna we wszystkich Punktach Obsługi Pasażerów ZTM, można ją również zamówić za pośrednictwem Internetu, na stronie ZTM (w zakładce - https://personalizacja.ztm.waw.pl).

KRÓTKO O HISTORII VETURILO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO ZAJMUJE SIĘ STOŁECZNYM SYSTEMEM WYPOŻYCZALNI ROWERÓW OD NIEDAWNA. W LUTYM 2012 ROKU STOŁECZNI RADNI WPROWADZILI ODPOWIEDNIE ZMIANY W STATUCIE ZTM, ZAPISALI ŚRODKI NA TEN CEL W WIELOLETNIM PLANIE FINANSOWYM I USTALILI STAWKI OPŁAT ZA KORZYSTANIE Z SYSTEMU POD WSTĘPNĄ NAZWĄ „WARSZAWSKI ROWER PUBLICZNY".

Przetarg, w którym wyłoniono operatora Warszawskiego Roweru Publicznego został ogłoszony w marcu i rozstrzygnięty w kwietniu. 15 maja br. – w obecności prezydent Hanny Gronkiewicz-Waltz – dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego, Leszek Ruta, podpisał umowę z konsorcjum: Nextbike Polska Sp. z o.o., Nextbike GmbH i Mifa Mitteldeutsche Fahrradwerke AG.

Konsorcjum będzie zarządzało systemem do listopada 2016 roku – otrzyma za tę usługę łącznie ok. 19 mln zł brutto.

SKĄD SIĘ WZIĘŁO VETURILO?

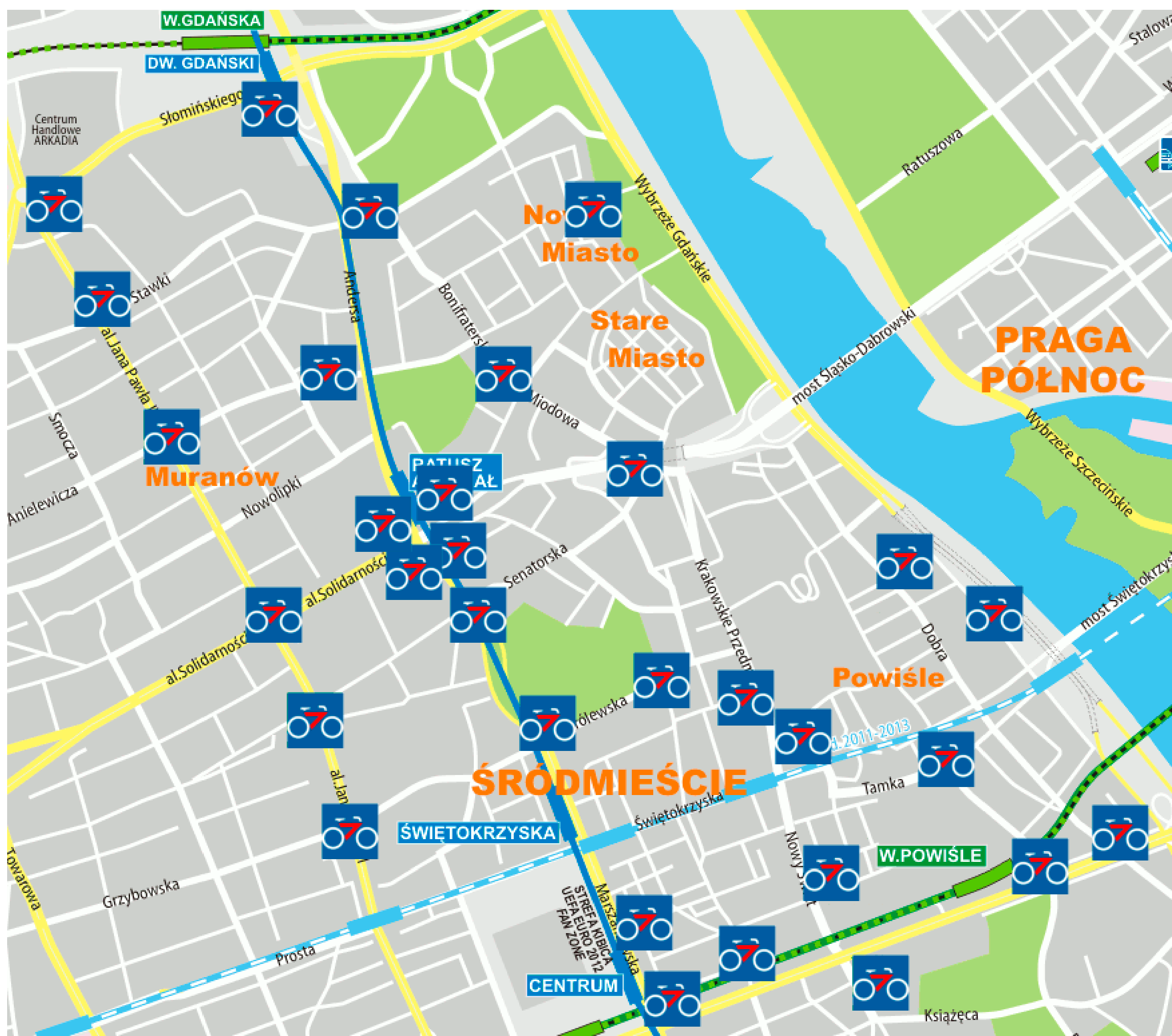
Konkurs na nazwę dla systemu, nazwanego wstępnie Warszawskim Rowerem Publicznym przeprowadzono w dwóch etapach. W pierwszym internauci zgłaszali swoje propozycje (zgłoszono ich prawie tysiąc), a jury wybierało najbardziej interesujące spośród nich. W kolejnym etapie można było głosować na jedną z sześciu propozycji.

W głosowaniu wzięło udział kilka tysięcy osób. Najwięcej, bo aż 32 proc. otrzymała nazwa Veturilo. Na drugim miejscu uplasował się Wawabike (26 proc.), a na trzecim Ziuuu (12 proc.). Kolejne miejsca zajęła Rowerynka (12 proc.), Bajker (11 proc.) i Wabik (6 proc.).



Autor zwycięskiej nazwy otrzymał nowoczesny miejski rower.

GDZIE ZNAJDĘ VETURILO?



CENTRUM

- Al. Jerozolimskie - rejon Rotundy
- Rondo de Gaulle'a
- Marszałkowska / Królewska
- Krakowskie Przedmieście / Traugutta
- Pl. Bankowy - Błękitny Wieżowiec
- Al. Jana Pawła II / Al. Solidarności
- Al. Jana Pawła II / Anielewicza
- Al. Jana Pawła II / Grzybowska
- Pl. Krasińskich
- Topiel / Tamka
- Metro Dw. Gdański
- Andersa / Muranowska
- Rondo Radosława
- Al. Jana Pawła II / Stawki
- Dw. Warszawa Powiśle / Al. 3 Maja
- Królewska / pl. Małachowskiego
- Marszałkowska / Złota
- Al. Jana Pawła II / Pl. Mirowski
- Marszałkowska / Elektoralna
- Gałczyńskiego / Foksal
- Dobra / Gęsta (BUW)
- Kościelna (Nowe Miasto)
- Bracka / Krucza
- Pl. Bankowy- Ratusz
- Pl. Bankowy- Arsenał
- Anielewicza / Andersa
- Oboźna / Kopernika
- Centrum Nauki Kopernik
- Solec / Al. 3 Maja
- Miodowa nad Trasą W-Z
- Al. Solidarności - Kino Muranów



BIELANY

- Metro Stare Bielany
- Metro Słodowiec
- Metro Wawrzyszew
- Metro Wawrzyszew
- UKSW I
- UKSW II
- AWF I
- AWF II
- Urząd Dzielnicy Bielany
- Broniewskiego-Perzyńskiego
- Conrada 6

URSYNÓW

- Metro Ursynów I
- Metro Ursynów II
- Metro Stokłosy
- SGGW I
- SGGW II
- Dereniowa-Płaskowickiej
- Metro-Imielin Ratusz
- Pileckiego-Alternatywy
- Pileckiego-Ciszewskiego
- Pileckiego-Puławska
- Romera-Pięciolinii
- Rosoła-Gandhi
- Rosoła-Wesoła

WILANÓW

- Hlonda / al. Rzeczypospolitej
- Przyczółkowa / al. Wilanowska



MODA NA VETURILO

NIE OSZUKUJMY SIĘ. NIE POWSTANIE MARSZAŁKOWSKA BIS CZY ALEJE JEROZOLIMSKIE BIS. PRĘDZEJ CZY PÓŹNIEJ BĘDZIEMY MUSIELI DOKONAĆ WYBORU, JAKIE CHCEMY MIEĆ CENTRUM STOLICY... ZAKORKOWANE I CIASNO ZASTAWIONE SAMOCHODAMI CZY PRZESTRONNE I PRZYJAZNE. ROWER DAJE NAM TAKĄ MOŻLIWOŚĆ. – MÓWI **ŁUKASZ PUCHALSKI**, KIEROWNIK DZIAŁU ZARZĄDZANIA WĘZŁAMI KOMUNIKACYJNYMI ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO, ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ PROJEKTU WARSZAWSKI ROWER PUBLICZNY VETURILO.



TYSIĄC ROWERÓW, A OD WIOSNY PRZYSZŁEGO ROKU – PONAD DWA TYSIĄCE, NIE WYWOŁA REWOLUCJI NA WARSZAWSKICH ULICACH, ALE MOŻE OKAZAĆ SIĘ POCZĄTKIEM NOWEJ KULTURY PORUSZANIA SIĘ PO MIEŚCIE.

***Cóż to za irracjonalny pomysł z tymi rowerami? Miasto powinno zapewnić mi szybką i wygodną podróż do pracy i z powrotem. Nie dość, że metro jest zatłoczone, autobusy się spóźniają, to jeszcze na rowerze każą mi jeździć.* Oprócz ciepłego przyjęcia Veturilo przez wielu warszawiaków, pojawiły się także krytyczne głosy. W jaki sposób zachęciłby Pan osobę, która nie jest przekonana do poruszania się po mieście rowerem?**
Mieszkańcy Warszawy chcą włączyć rower do środków komunikacji miejskiej, z których korzystają codziennie. Świadczy o tym liczba osób zarejestrowanych w systemie i ilość wypożyczeń już w pierwszym tygodniu funkcjonowania Veturilo. Mam nadzieję, że naszą reklamą będą głosy zadowolonych użytkowników, które zachęcą kolejne osoby do korzystania z roweru. Liczę na tzw. „marketing szeptany".

Z myślą o kim powstał więc Warszawski Rower Publiczny?
Z myślą o mnie, o Pani. Dostęp do Veturilo ograniczają jedynie predyspozycje zdrowotne, wiek i chęć korzystania. Zarówno lokalizacje wypożyczalni, jak i cennik dość precyzyjnie wskazują głównych użytkowników. Stacje rowerowe zostały ustawione przede wszystkim w okolicach stacji metra i dużych węzłów przesiadkowych oraz w promieniu kilku kilometrów od nich, najczęściej w sąsiedztwie „popularnych" instytucji. Liczymy głównie na studentów, ale na rowerach chcielibyśmy zobaczyć również „białe kołnierzyki".

Cennik zachęca do krótkich podróży. Rowerzyści pierwsze 20 minut mają za darmo. Za kolejne 40 minut zapłacą złotówkę. Im dłuższy czas wypożyczenia roweru, tym wyższa opłata.

Zamiana samochodu na rower to mniejsza emisja spalin, czyli korzyści dla środowiska naturalnego. 30 minut jazdy rowerem z prędkością 10 km na godzinę, to 150 spalonych kalorii, czyli w efekcie zgrabniejsza sylwetka. Ale, biorąc pod uwagę, że Warszawa jest jednym z najbardziej zakorkowanych miast europejskich, największą zaletą mody na Veturilo byłby spadek liczby samochodów w centrum miasta.
To prawda. Zalety Veturilo są wielopłaszczyznowe. Rower publiczny to plusy dla miasta, społeczeństwa, ale i dla pojedynczego mieszkańca. Tysiąc rowerów, a od wiosny przyszłego roku – ponad dwa tysiące, nie wywoła



rewolucji na warszawskich ulicach, ale może okazać się początkiem nowej kultury poruszania się po mieście. Nie oszukujmy się. Nie powstanie Marszałkowska bis czy Aleje Jerozolimskie bis. Prędzej czy później będziemy musieli dokonać wyboru, jakie chcemy mieć centrum stolicy… Zakorkowane i ciasno zastawione samochodami czy przestronne i przyjazne. Rower daje nam taką możliwość. Osobiście wierzę, że rowerowa Warszawa to lepsza Warszawa.

Zdecydowanie przestronne i przyjazne. Idea roweru publicznego sprawdziła się w wielu europejskich miastach. Mieszkańcy Paryża mogą korzystać z ponad 20 tysięcy rowerów. Ale jednocześnie mają do dyspozycji odpowiednio przygotowaną infrastrukturę, strefy spowolnionego ruchu, wydzielone pasy rowerowe i ścieżki rowerowe. Jak więc – bez podobnego wsparcia – poradzą sobie warszawscy rowerzyści?

Brak infrastruktury rowerowej jest jednym z częściej pojawiających się zarzutów, które towarzyszą projektowi Veturilo. Mieszkam w Warszawie, jeżdżę rowerem po warszawskich ulicach i tak, jak większość osób zaangażowanych w prace nad systemem wypożyczalni rowerów, zdaję sobie sprawę, że w stolicy brakuje dróg rowerowych. Mieliśmy do wyboru, albo uruchomić Warszawski Rower Publiczny teraz i działać w kierunku rozwoju infrastruktury albo czekać na ścieżki rowerowe. Wybraliśmy pierwsze rozwiązanie i wierzę, że ono się sprawdzi. Za długo już czekaliśmy.

Zgodnie z danymi z 2011 roku, w Śródmieściu mamy 27 km dróg rowerowych, na Bielanach 29 km, na Ursynowie 28 km, a na Bemowie, którego system Bemowo Bike jest kompatybilny z Veturilo – 12 km dróg rowerowych. Łącznie, rowerzyści będą mieli do dyspozycji prawie 100 km dróg, po których będą mogli bezpiecznie się poruszać.

Można też powiedzieć – tylko 100 km bezpiecznych ścieżek i dróg rowerowych. A co w przypadku osób, które chcą korzystać z rowerów publicznych, ale nie są wprawnymi rowerzystami, a dodatkowo wybrana przez nich trasa nie pokrywa się z istniejącą ścieżką rowerową?

Na centrum miasta nie można patrzeć wyłącznie przez pryzmat ronda Dmowskiego - po ulicach Muranowa czy Powiśla już dziś można poruszać się bez większych obaw. Oczywiście infrastruktura pozostawia jeszcze wiele do życzenia…

Planujemy przygotowanie internetowych poradników poruszających problematykę bezpiecznego podróżowania rowerem po stolicy. Chcemy przybliżyć zasady odpowiadając na pytania, kiedy można jeździć chodnikiem, a w jakich przypadkach należy wybrać jezdnię. Chcemy również uczulić rowerzystów na prawa pieszych.



Na przestrzeni ostatnich kilku lat zdecydowanie wzrosła liczba rowerzystów, którzy traktują rower jako środek transportu, równorzędny z tramwajem czy metrem. Prawie każdy z nas ma w pracy współpracowników, którzy bez względu na pogodę przyjeżdżają do pracy rowerem. I nie są to kurierzy rowerowi. To dowód na to, że mimo wielu przeciwności, można bezpiecznie poruszać się po Warszawie. Ale oprócz bezpieczeństwa rowerzysty, pozostaje jeszcze problem bezpieczeństwa roweru. Niekiedy chwila nieuwagi jest jednoznaczna z utratą pojazdu.



Każdy z rowerów jest wyposażony w zabezpieczenie, którym można przypiąć rower do bramy, stojaka na rowery lub słupka. Oczywiście nie daje to nigdy 100-procentowej pewności. Warto jednak podkreślić – co powinno zniechęcić złodziei - że rowery Veturilo trudno będzie sprzedać, gdyż są bardzo charakterystyczne. A poszczególne elementy nie pasują do innych jednośladów.

Ponadto zachęcam wszystkie osoby, które korzystają z Veturilo, by w trakcie użytkowania wypożyczonych rowerów traktowali je jak własne. System jest opłacamy z kasy „miejskiej", czyli de facto z podatków mieszkańców. Dlatego nie należy zostawiać pojazdów bez opieki, trzeba je wypożyczać i zwracać zgodnie z procedurami.

Wyobraźmy sobie jednak, że ktoś wypożycza rower, zatrzymuje się na chwilę przed sklepem, zostawia rower, a gdy wraca, już go nie ma. Co wtedy?
Odpowiedzialność za rower spoczywa na osobie, która w danym momencie z niego korzysta. Kradzież trzeba jak najszybciej zgłosić do Centrum Kontaktu Veturilo i na policję.

***Myśleliście, że będziecie kręcić beze mnie?* – zagaduje tajemniczo z plakatów – umieszczonych na przystankach – Łukasz Garlicki, promujący system wypożyczalni rowerów. Dlaczego właśnie on został twarzą Veturilo?**
Większość osób kojarzy Łukasza Garlickiego z rolami filmowymi i serialowymi, w które się wcielał. Mnie przekonuje jako twarz Warszawskiego Roweru Publicznego z dwóch powodów. Po pierwsze, jeśli widzę pana Garlickiego „na mieście" nieodłącznie towarzyszy mu rower. Projekt Warszawiak – to drugi powód. Łukasz Garlicki jest jednym z pomysłodawców projektu, który stara się wskrzesić piosenki przez całe lata wykonywane na warszawskim ulicach. „Nie masz cwaniaka nad Warszawiaka", „Tango Apaszowskie", czy „Jadziem Panie Zielonka" to utwory nieodłącznie związane z warszawską ulicą. Moim życzeniem jest, żeby także Veturilo stało się nieodłącznym elementem stołecznych ulic. Dlatego właśnie Łukasz Garlicki...

STĄPALIŚMY PO MARMUROWEJ... WYKŁADZINIE

W STYCZNIU 1993 ROKU, PUNKTUALNE KURSY AUTOBUSOWE I TRAMWAJOWE STANOWIŁY 45,2 PROCENT WSZYSTKICH KURSÓW. W GRUDNIU, JUŻ 79 PROCENT KURSÓW AUTOBUSOWYCH I 81 PROCENT TRAMWAJOWYCH BYŁO ZREALIZOWANYCH ZGODNIE Z ROZKŁADEM JAZDY. DLA PORÓWNANIA, ROK 2011 TO 89,7 PROCENT PUNKTUALNYCH KURSÓW AUTOBUSOWYCH I 88,95 PROCENT PUNKTUALNYCH KURSÓW TRAMWAJOWYCH.



Aby nie popaść w rutynę, redakcja „iZTM" postanowiła tym razem nie zamieszczać zdjęcie bohatera rubryki „Z kart historii" na tle mapy komunikacji miejskiej Warszawy, czy półki z segregatorami lub siedzącego przy komputerze. *Latem uciekam za miasto w każdy weekend i robię to, co kocham – fotografuję* – mówi Alina Szewczyk

Pokój 161 w Błękitnym Pałacu, przy ulicy Senatorskiej, z nową wykładziną PCV imitującą marmur – właśnie tam rozpoczął działalność Dział Nadzoru Przewozów (wówczas Dział Kontroli Ruchu) Zarządu Transportu Miejskiego. Zresztą ta wykładzina – z racji swojego marmurowego wzoru – z czasem się na nas zemściła – żartuje **Alina Szewczyk, związana zawodowo z Zarządem Transportu Miejskiego i Działem Nadzoru Przewozów od początku ich istnienia.**

PODKRADALIŚMY TABORETY

Dział Nadzoru Przewozów to jeden z filarów Zarządu Transportu Miejskiego. Na jego pracownikach spoczywa obowiązek kontroli jakości usług świadczonych przez przewoźników. Na podstawie zebranych przez nich danych, Zarząd Transportu Miejskiego ocenia m.in. punktualność pojazdów komunikacji miejskiej, stan techniczny pojazdów, bezpieczeństwo jazdy, czystość i oznakowanie taboru oraz napełnienie pojazdów komunikacji miejskiej.

Obecnie w Dziale Nadzoru Przewozów pracuje 88 osób, przede wszystkim dyspozytorzy i kontrolerzy ruchu.

W styczniu 1993 roku zaczynaliśmy w kilka osób, w osławionym pokoju przy ulicy Senatorskiej. Na początku, wraz ze mną z Miejskich Zakładów Komunikacyjnych do nowo utworzonego Zarządu Transportu Miejskiego, przeszło kilku instruktorów i jedna ekspedytorka – opowiada Alina Szewczyk. *Dostaliśmy pokój i... jedno, mocno wyeksploatowane biurko. Papier, długopisy i podstawowe narzędzie pracy – kalkulatory przynieśliśmy z domów. Największy problem stanowiły krzesła. Za duże, aby przynieść z domu, a z drugiej strony trudno pracować cały dzień na stojąco. „Podkradaliśmy" więc taborety stojące na korytarzu, czym wprawialiśmy w osłupienie ówczesnego dyrektora ZTM-u, który codziennie rano idąc do gabinetu odnotowywał brak kolejnych stołków* – kontynuuje pani Alina.

TRUDNE TERMINY – PUNKTUALNOŚĆ RZECZYWISTA I WSKAŹNIK PUNKTUALNOŚCI

Powołanie Zarządu Transportu Miejskiego było jednoznaczne z oddzieleniem funkcji organizatora transportu publicznego od wykonawców przewozów. Organizatorowi przypadała funkcja kontrolowania jakości usług świadczonych przez przewoźników.

Przez pierwsze trzy miesiące 1993 roku uczyliśmy się, w jaki sposób kontrolować punktualność. Do dyspozycji mieliśmy wypożyczone z MZK fiaty 126p – ze sporym przebiegiem, papier i pisaki – wspomina Alina Szewczyk.

TRASA	PUNKTUALNOŚĆ	SKORYGOWANY WSKAŹNIK PUNKTUALNOŚCI		NIEZAWODNOŚĆ	K_p/%/	DATA
Autobusy	0,55	P_1=0,64 P_2=0,49 P_3=0,50	P`= 0,64	0,94	4.0	28.01.93
Tramwaje	0,40	P_1=0,33 P_2=0,48	P`= 0,45	0,90	100	28.01.93
Ogółem	0,54		P`= 0,63	0,94	4,25	--"--
Trolejbusy	0,56	P_{tr}=0,56	P`= 0,67	1,00	3,25	-"-
Autobusy	0,58	P_1=0,54 P_2=0,66 P_3=0,56	P`= 0,70	0,95	2,50	29.01.93
Tramwaje	0,44	P_t=0,44	P`= 0,53	0,94	49,33	--"--
Ogółem	0,56		P`= 0,67	0,95	3,25	--"--
		"Dzień świąteczny"				
Autobusy	0,64			0,94	4,0	30.01.93
Tramwaje	0,60			0,98	5,0	-"-
Ogółem	0,63			0,95	4,25	-"-
		"Dzień świąteczny"				
Autobusy	0,57			0,90	24,0	31.01.93
Tramwaje	0,45			0,92	100	-"-
Ogółem	0,53			0,91	49,33	-"-

DZIAŁ KONTROLI RUCHU
KIEROWNIK
Wacław Słomiński

Jedna z pierwszych statystyk punktualności – przygotowana w ramach kontroli szkoleniowych – przez Dział Kontroli Ruchu

Na dodatek, czas odjazdów autobusów i tramwajów mogliśmy sprawdzać tylko na kilku, uzgodnionych z Miejskimi Zakładami Komunikacyjnymi i związkami zawodowymi, przystankach – dodaje.

Zasady przeprowadzania kontroli punktualności były proste. Osoba przeprowadzająca kontrolę jechała na wskazany przystanek i spisywała dokładne godziny odjazdów pojazdów. Zebrane dane przekazywała do biura.

Do nas trafiały uzupełnione formularze. Następnie musieliśmy porównać z obowiązującymi rozkładami jazdy, czy sprawdzany autobus lub tramwaj odjechał z przystanku punktualnie – tłumaczy pani Alina.

Kolejnym krokiem było określenie punktualności rzeczywistej, czyli na podstawie zebranych danych, pracownicy Działu Kontroli Ruchu ustalali, jaki procent kursów autobusowych i tramwajowych był zrealizowany zgodnie z rozkładem jazdy. Później, przy pomocy specjalnego algorytmu, na jaki procent spóźnień miał wpływ przewoźnik.

Istnieją trzy klasy swobody ruchu na ulicach. Nie sposób winić kierowcę autobusu za to, że się spóźnił, jeżeli przypadła mu linia kursująca permanentnie zakorkowanymi ulicami – wyjaśnia Alina Szewczyk. *To oczywiste, że autobusy kursujące mało uczęszczanymi ulicami jeżdżą punktualnie, w przeciwieństwie do tych obsługujących np. Aleje Jerozolimskie* – dodaje.

Pracownicy Działu Kontroli Ruchu wszystkie wyliczenia przygotowywali „ręcznie", czyli przy pomocy kalkulatora. *Wyliczaliśmy wszystkie niezbędne dane, rysowaliśmy tabelę, do której wpisywaliśmy m.in. rodzaj taboru, punktualność rzeczywistą oraz skorygowaną o wskaźnik punktualności – oparty o wspomniany wcześniej stopień swobody ruchu* – wspomina pani Alina. *Z czasem, długopisy, ołówki i linijkę zastąpiła maszyna do pisania. Dalej wszystkie obliczenia robiliśmy na kalkulatorze, ale estetyka ostatecznej wersji dokumentu stała na zdecydowanie wyższym poziomie* – żartuje.

ZTM NIE MA RACJI BYTU

Od lipca 1993 roku, statystyki punktualności stanowiły jeden z elementów mających wpływ na rozliczenia z przewoźnikami. W przypadku opóźnień, na przewoźników były nakładane kary finansowe.

POCZĄTKOWO PROROKOWANO, ŻE ZTM PRZETRWA TRZY MIESIĄCE, PÓŹNIEJ DAWANO NAM PÓŁ ROKU, ALE NIKT NIE POKUSIŁ SIĘ O PROGNOZĘ NA 20 LAT

To był jeden z najtrudniejszych okresów w mojej pracy zawodowej. Przewoźnicy nie mogli zrozumieć, dlaczego ponoszą sankcje finansowe za opóźnienia lub inne uchybienia. Nasiliła się także niechęć do samego Zarządu Transportu Miejskiego. Nie akceptowano idei jednostki, sprawującej nadzór nad funkcjonowaniem komunikacji miejskiej. Zwracano uwagę na fakt, że taka instytucja – w sytuacji, gdy usługę np. transportu autobusowego świadczy jeden przewoźnik, nie ma racji bytu. Zaczęło się to zmieniać dopiero w momencie podziału MZK i włączenia prywatnych przewoźników do obsługi linii autobusowych – wspomina Alina Szewczyk. *W tym momencie „wróciła" też marmurowa wykładzina. Z czasem zaczęły do nas docierać plotki, że Zarząd Transportu Miejskiego tak się dorobił na karach nakładanych na przewoźników, że wyłożył sobie siedzibę marmurami...*

A jak właściwie było z tą punktualnością? W styczniu 1993 roku, punktualne kursy autobusowe i tramwajowe stanowiły 45,2 procent wszystkich kursów. W grudniu, już 79 procent kursów autobusowych i 81 procent tramwajowych było zrealizowanych zgodnie z rozkładem jazdy. Dla porównania, rok 2011 to 89,7 procent punktualnych kursów autobusowych i 88,95 procent punktualnych kursów tramwajowych.

Początkowo prorokowano, że ZTM przetrwa trzy miesiące, później dawano nam pół roku, ale nikt nie pokusił się o prognozę na 20 lat – mówi Alina Szewczyk. *Powoli wypracowaliśmy zasady współpracy. Pojawiły się też nowe narzędzia, więc kalkulatory mogliśmy odnieść w końcu do domu* – żartuje.

POSZUKIWANY KONTROLER ZE STARANNYM CHARAKTEREM PISMA

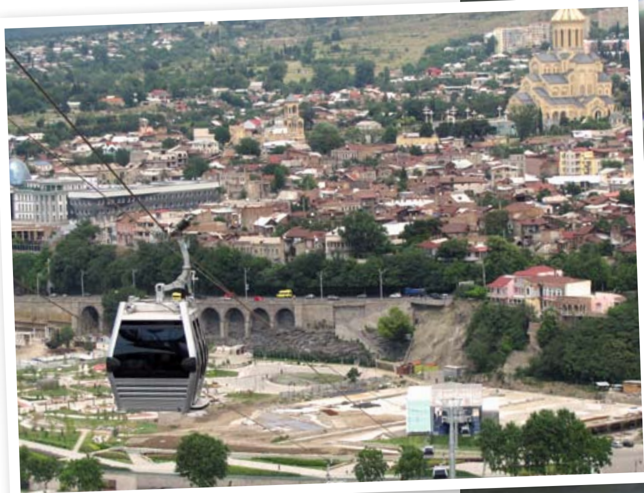
Miejsce maszyny do pisania zajął komputer, a funkcje kalkulatora przejął specjalny program komputerowy do rozliczania punktualności kursów realizowanych przez pojazdy komunikacji miejskiej. *Pamiętam zmiany rozkładów jazdy np. wakacyjne. Godzinami wpisywaliśmy je do systemu tylko po to, żeby służyły do porównania z obserwacjami* – wspomina Alina Szewczyk.

Sposób zbierania danych, opierający się na spostrzegawczości kontrolerów ruchu, funkcjonuje właściwie do dziś. *Z wyjątkiem tramwajów* – zaznacza pani Alina. *W 2001 roku został wdrożony System Nadzoru Ruchu Tramwajów. W każdym tramwaju zamontowano urządzenie przewoźne z wbudowanym nadajnikiem GPS. Pozwala to na określenie bieżących współrzędnych geograficznych nadzorowanych pojazdów. Na ich podstawie obliczana jest zgodność kursowania tramwajów z rozkładem jazdy* – opowiada.

Miejsce formularzy, wypełnianych przez kontrolerów ruchu sprawdzających punktualność lub stopień napełnienia pojazdów, być może powoli zajmą tablety.

Wbrew pozorom czasem wcale nie tak łatwo jest przestawić się z kartki papieru na nowoczesny sprzęt. Proszę sobie wyobrazić np. przystanek przy pl. Bankowym, z którego w ciągu minuty – w godzinach szczytu – odjeżdżają trzy, cztery autobusy. Nie tak prosto jest jednocześnie oszacować liczbą osób w autobusie, liczbę pasażerów wysiadających z pojazdu i jeszcze wszystko zapisać – przekonuje Alina Szewczyk. *Aczkolwiek, dla niektórych kontrolerów, tablety mogą okazać się wybawieniem. Mam na myśli osoby, które „cierpią" na syndrom „lekarskiego charakteru pisma". Wyraźne pismo to jedna z podstawowych cech, jaką powinien posiadać kontroler ruchu. Ja nie żartuję* – podkreśla pani Alina. *W sporządzanych przez nich dokumentach ważna jest każda litera i cyfra. Konflikt o jedną czy dwie cyfry, symbolizujące np. godzinę odjazdu autobusu z przystanku, może zakończyć się w sądzie. Ale to już temat na inną historię...*

BIUROWIEC ZASIEDLONO UCHODŹCAMI WOJENNYMI





POMIĘDZY MORZEM CZARNYM A KASPIJSKIM, ODGRODZONE OD PÓŁNOCY WYSOKIMI GÓRAMI, ROZCIĄGA SIĘ ZAKAUKAZIE, MIEJSCE NIE ZAWSZE POKOJOWEGO STYKU WIELU KULTUR. DO 1991 ROKU REGION NALEŻAŁ DO ZWIĄZKU RADZIECKIEGO. OBECNIE TWORZĄ GO TRZY NIEPODLEGŁE PAŃSTWA: GRUZJA, ARMENIA I AZERBEJDŻAN. ZAJRZYJMY DZIŚ DO STOLICY PIERWSZEGO Z NICH.

Współczesne Tbilisi, liczące ponad milion mieszkańców, położone jest w dolinie rzeki Kury, pośród wzgórz Małego Kaukazu. Takie ukształtowanie sprawia, że zabudowa miasta rozciąga się na długości ponad 30 km.

METRO PRZEDE WSZYSTKIM

Podstawowym środkiem komunikacji miejskiej w Tbilisi jest metro, składające się z dwóch linii. Pierwszy odcinek oddano do użytku w 1966 roku, i było to wówczas czwarte miasto w całym ZSRR szczycące się kolejką podziemną. Pierwsza linia – czerwona – biegnie przez 20 kilometrów z północy na południowy wschód i liczy 16 stacji. Na jej trasie znajdują się wszystkie najważniejsze obiekty: Stare Miasto, plac Wolności, budynki rządowe przy alei Rustawelego, dworzec kolejowy, fabryka elektrowozów oraz – na obu końcach – duże osiedla mieszkaniowe. W centrum miasta stacje ukryte są głęboko pod ziemią, i aby się do nich dostać należy przeznaczyć kilka minut na jazdę długimi schodami ruchomymi. Na północ od centrum, linia na długości dwóch stacji „wybiega" na powierzchnię. Na linii kursują pociągi złożone z czterech wagonów.

Druga linia – zielona – bierze swój początek przy wyremontowanym niedawno dworcu kolejowym, gdzie można się przesiąść z linii czerwonej i biegnie na zachód do dzielnicy Saburtalo, w której zlokalizowane są czołowe tbiliskie uczelnie: Uniwersytet, Politechnika oraz Akademia Medyczna. Na liczącej zaledwie 7 kilometrów linii kursują pociągi złożone z trzech wagonów. Uruchomiono ją w 1979 roku. W ostatnich latach ZSRR rozpoczęto prace nad jej wydłużeniem, ale załamanie gospodarcze lat dziewięćdziesiątych sprawiło, że budowę zamrożono. W 2000 roku otwarto kolejną stację Waża-Pszawela, na której jednak nie ma możliwości przejechania na tor powrotny. Zastosowano więc ciekawe rozwiązanie organizacyjne, nieco podobne do warszawskiego epizodu ze stacją Marymont w latach 2006-2008. Pociąg jadący z centrum na przedostatniej stacji Delisi wysadza wszystkich pasażerów, po czym zjeżdża pusty za stację, aby wycofać się na tor przeciwny. Zanim ponownie wjedzie na stację z drugiej strony peronu, pasażerów, którzy z niego wysiedli, zabiera pociąg poprzedni, który zdążył już ten manewr wykonać. Odcinek De-



lisi – Waża-Pszawela pokonywany jest tylko po jednym torze, a na stacji Delisi z tego samego toru odjeżdżają na przemian pociągi w dwóch kierunkach. Aby zminimalizować ryzyko pomyłki każdy pociąg jadący w odwrotnym kierunku zapowiadany jest przez megafon oraz ogłaszany za pomocą wyświetlacza (oczywiście gruzińskim alfabetem). Powrót w stronę centrum odbywa się już bez przesiadek.

Opłata za przejazd metrem odbywa się wyłącznie przy pomocy karty elektronicznej, umożliwiającej otwarcie bramki wejściowej. Kartę nabywa się jednorazowo za 2 lari (4 zł) i ładuje dowolną sumą. Jednorazowe wejście do metra potrąca z karty 0,50 lari.



Pociągi metra kursują w godzinach szczytu nawet co 2,5 minuty, jednak przez większość dnia częstotliwość kursowania wynosi 6-10 minut. W ostatnich latach znaczną część pociągów i niektóre stacje wyremontowano. Informacja pasażerska pisana jest na ogół alfabetem gruzińskim, ale nazwy stacji podawane są także literami zrozumiałymi dla gości z Europy, więc nie ma problemu w orientacji. Niektóre nazwy stacji zapowiadane są także po angielsku.

NA POWIERZCHNI TYLKO AUTOBUSY

Naziemną komunikację w Tbilisi zapewniają obecnie wyłącznie autobusy. Jeszcze kilka lat temu po mieście kursowały pojazdy napędzane energią elektryczną. Wybudowane w 1904 roku tramwaje oraz jedne z pierwszych w ZSRR – uruchomione w 1937 roku – trolejbusy oplatały siecią całe miasto. W górzystym terenie komunikację ułatwiały też liczne kolejki linowe. Niestety wraz z rozpadem Związku Radzieckiego sytuacja transportu publicznego uległa dramatycznemu pogorszeniu. Pierwsze lata niepodległej Gruzji naznaczone wojnami, przewrotami i ogólną dezorganizacją państwa odcisnęły na komunikacji ogromne piętno. Brak inwestycji oraz permanentny niedostatek energii elektrycznej skutkujący długimi przerwami w funkcjonowaniu transportu dość szybko doprowadził tbiliską komunikację do ruiny. Pojazdy zaczęły przypominać porzucone wraki, rok po roku likwidowano kolejne linie, biurowiec przedsiębiorstwa zasiedlono uchodźcami wojennymi, a kolejne zajezdnie sprzedawano deweloperom. Ostatnią linię tramwajową i trolejbusową zlikwidowano w 2006 roku. Obecnie po ulicach jeżdżą wyłącznie autobusy, przy czym większość z nich stanowią jednolicie pomalowano na żółto klimatyzowane (!) mikrobusy Ford Transit.

Z ciekawostek komunikacyjnych należy również wymienić uruchomioną w tym roku kolejkę gondolową, umożliwiającą wjazd na wzgórze Sololaki, na którym stoi 20-metrowa statua Matki-Gruzji, spod której roztacza się bajeczny widok na całe miasto. Dla wielbicieli mocnych wrażeń niektóre wagoniki wyposażono w przezroczystą podłogę.

ZAJEZDNIA STŘEŠOVICE PRZY ULICY PATOČKOVEJ



KAŻDY MIŁOŚNIK KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ JADĄCY DO CZESKIEJ PRAGI, POWINIEN ODWIEDZIĆ PRZYNAJMNIEJ JEDNO MIEJSCE. JEST NIM ZABYTKOWY BUDYNEK ZAJEZDNI STŘEŠOVICE PRZY ULICY PATOČKOVEJ 4. MIEŚCI SIĘ TAM MUZEUM TRANSPORTU PUBLICZNEGO.

Początki praskiej komunikacji miejskiej sięgają roku 1875, kiedy to zaczęły się pojawiać tramwaje konne. W roku 1891, dzięki staraniom inżyniera Františka Křižíka uruchomiona została pierwsza linia tramwaju elektrycznego. Stołeczny system komunikacji tworzą tramwaje, autobusy oraz trzy linie metra.

DLACZEGO WARTO ZWIEDZIĆ ZABYTKOWY BUDYNEK?

Na terenie zajezdni, można zobaczyć ponad czterdzieści historycznych pojazdów, które w minionych latach służyły prażanom. Najważniejszym (zarazem najstarszym) obiektem jest tramwaj konny pochodzący z 1886 roku. Ponadto, godnymi uwagi są pierwsze tramwaje elektryczne, Skody oraz ikarusy z lat 60. XX wieku, a także trolejbusy, których sieć została zlikwidowana w roku 1972.

Ciekawostką może być tramwaj barowy, w którym można było wypić kawę lub herbatę oraz tramwaj – beczkowóz, który „miał za zadanie" podlewanie trawy na i przy torowiskach.

Oczywiście pojazdy to nie wszystko! Osoby interesujące się techniką, będą mogły poznać zasady działania zabytkowych tramwajów na korbę. Dla nich przygotowano otwarte mechanizmy. Zwiedzający natkną się także na przekroje szyn. Na sali znajdują się również historyczne wysięgniki oraz elementy podtrzymujące trakcję.

Ważną częścią transportowego organizmu Pragi są trzy linie metra. Dzięki przedstawionemu w muzeum projektowi można się dowiedzieć, że prażanie chcieli wybudować podziemną kolejkę już w latach 30. XX wieku. Projekt miał być zrealizowany z dużym rozmachem i przewidywał nowoczesne, jak na owe czasy, rozwiązania konstrukcyjne.

W jednej z sal przygotowano ekspozycję umundurowania. Zaprezentowane zostały stroje pracownika tech-



nicznego, motorowego, konduktora i dyspozytora ruchu.

Na samo zwiedzanie obiektu warto jest zarezerwować sporo czasu i zaszyć się między pojazdami. Dziś, wsiadając do tramwaju, naciskamy guzik i wchodzimy po szarych schodach z żółtymi krawędziami. Będąc w praskim muzeum, warto, a nawet trzeba patrzeć pod nogi! Dlaczego? Ponieważ estetyka i kunszt wykonania sięgają od dekoracji liniowych przez siedzenia, klamki w drzwiach po odlewane żeliwne wykończenia schodków. Secesyjne stopnie i ręcznie rzeźbione klamki zmuszają do zastanowienia się, czy dalej jesteśmy w muzeum transportu...

Przy wejściu, każdy z odwiedzających otrzymuje broszurę, dzięki której można poznać dokładniej ekspozycję. Wspomniane materiały dostępne są w trzech wersjach językowych: czeskiej, angielskiej i niemieckiej. Dodatkowo, oprócz treści zawartej w broszurze, warto jest zwrócić uwagę na liczne fotografie i dokumenty. Wśród nich przedstawiony jest schemat rozwoju miasta i sieci komunikacji miejskiej. Wystawa uzupełniona jest przez dawne mapy oraz ekspozycję biletów, wraz z przekrojem różnego typu biletomatów.



LOKALIZACJA NIEPRZYPADKOWA

Muzeum transportu publicznego znajduje się w zabytkowym obiekcie zajezdni tramwajowej Střešovice**.** Został on zbudowany w 1902 roku i był użytkowany jako wozownia do roku 1992. Wtedy rozpoczęto prace adaptacyjne na potrzeby muzeum, które zostało otwarte rok później.

Muzeum Transportu Publicznego czynne jest od kwietnia do 18 listopada, w każdą sobotę, niedzielę oraz święto w godzinach 9-17. W zimie, obiekt jest nieczynny. W sezonie letnim (podobnie jak w Warszawie linia „T"), na praskich torowiskach spotkać można zabytkowe tramwaje kursujące na trasie linii „91", która dowozi podróżnych prosto do zajezdni.

CENY BILETÓW

- Dzieci do lat 6 – wstęp bezpłatny
- Dzieci w wieku 6-15 lat – 20 koron czeskich (ok. 3,5 zł)
- Dorośli – 35 koron czeskich (ok. 6 zł)
- Seniorzy – wstęp bezpłatny.

Mateusz Kania
Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej



@
iztm
miesięcznik Zarządu Transportu Miejskiego